

RELACION TEKNIK VLERESIMI I NDIKIMIT NE MJEDIS

STUDIM-PROJEKTIM: "RIKONSTRUKSION I RRUGES
PARALELE ME PEDONALEN E DHËRMIUT DHE
TROTUAR"

Projektues: **BOE "INFRATECH" sh.p.k & "EMAR 21" sh.p.k**
Perfaqesues me prokure: **Ing. Filjana Veizaj**

PËRMBAJTJA

PERSHKRIMI I PROJEKTIT	3
QELLIMI I PROJEKTIT TE PROPOZUAR	3
PLANIMETRIA E VENDNDODHJES SE PROJEKTIT	4
PERSHKRIM I GJENDJES EKZISTUESE	4
INFORMACION PER QENDRAT E BANUARA	4
INFORMACION I DETAJUAR	6
LENDET E PARA TE PERDORURA	7
PREVENTIVI I PUNIMEVE TE PARASHIKUARA	8
INFRASTRUKTURA E NEVOJSHME PER LIDHJEN ME RRJETET DHE AKSESIN	12
PROGRAMI PER NDERTIMIN, KOHEZGJATJEN E NDERTIMIT, KOHEZGJATJA E PLANIFIKUAR E FUNKSIONIMIT TE PROJEKTIT	13
INFORMACION PER ALTERNATIVAT E MARRA NE KONSIDERATE PERSA I TAKON PERZGJEDHJES SE VENDODHJES SE PROJEKTIT DHE TEKNOLOGJISE QE DO PERDORET	13
AKTIVITETE TE TJERA QE MUND TE NEVOJITEN PER ZBATIMIN E PROJEKTIT	14
INFORMACION PER LEJET, AUTORIZIMET DHE LICENSAT E NEVOJSHME PER PROJEKTIN SI DHE KOPJE TE TE GJITHE AUTORIZIMEVE, LEJEVE DHE LICENSAVE QE SHOQERIA DISPONON	15

PERSHKRIMI I PROJEKTIT

QELLIMI I PROJEKTIT TE PROPOZUAR

Qëllimi i projektit të propozuar është përmirësimi i infrastrukturës rrugore dhe urbane në një nga zonat me zhvillimin më të lartë turistik në Bashkinë Himarë, me synim rritjen e standardit të qarkullimit, sigurisë dhe cilësisë së jetesës për banorët dhe vizitorët e zonës. Projekti synon të krijojë një aks rrugor funksional, të sigurt dhe të integruar me zhvillimin urban e turistik të Dhërmiut, duke garantuar njëkohësisht mbrojtjen e mjedisit dhe përshtatjen me karakteristikat natyrore të territorit.

Zhvillimi i shpejtë urban dhe rritja e ndjeshme e fluksit turistik në Dhërmi gjatë viteve të fundit kanë sjellë nevojën për përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese rrugore dhe krijimin e kushteve më të mira të aksesit dhe qarkullimit. Segmenti rrugor objekt studimi paraqet rëndësi të veçantë për lidhjen dhe lëvizjen e banorëve, mjeteve dhe turistëve, ndërkohë që gjendja aktuale e tij paraqet amortizim të shtresave rrugore, mungesë të sistemimit të duhur të ujërave, mungesë të ndriçimit rrugor dhe organizim jo të rregullt të rrjeteve inxhinierike.

Në këtë kuadër, projekti synon rikonstrukcionin e plotë të aksit rrugor, përmes rehabilitimit të shtresave ekzistuese, sistemimit të trupit të rrugës, ndërtimit të trotuareve për këmbësorët, përmirësimin e kushteve të drenazhimit dhe integritetit të infrastrukturës inxhinierike nëntokësore. Një nga objektivat kryesore të projektit është disiplinimi i ujërave sipërfaqësore dhe atmosferike, të cilat aktualisht ndikojnë negativisht në degradimin e trupit të rrugës dhe krijimin e problematikave gjatë reshjeve intensive. Projekti do të parashikojë sistem të ri të kanalizimeve të ujërave të bardha dhe të zeza, si dhe rrjet të ri të ujësjellësit dhe ndriçimit rrugor, në përputhje me standardet teknike dhe kërkesat e zhvillimit afatgjatë të zonës.

Një tjetër qëllim i rëndësishëm i projektit është rritja e sigurisë rrugore dhe përmirësimi i kushteve të lëvizjes për këmbësorët dhe automjetet. Në këtë drejtim do të realizohen trotuare, sinjalistikë horizontale dhe vertikale, organizim më i mirë i hyrje-daljeve dhe trajtim urban i elementeve të segmentit rrugor. Projekti do të krijojë kushte më të sigurta dhe më funksionale për qarkullimin, veçanërisht gjatë sezonit turistik, kur intensiteti i trafikut në zonë rritet ndjeshëm.

Për realizimin e një projekti të qëndrueshëm dhe teknikisht të sigurt, janë kryer studime gjeologjiko-inxhinierike dhe hidrologjike të zonës, me qëllim evidentimin e karakteristikave fiziko-mekanike të terrenit, kushteve hidrogeologjike dhe problematikave gjeoteknike që mund të ndikojnë në projektim dhe zbatim. Studimet kanë evidentuar nevojën për masa inxhinierike për drenazhimin e ujërave, stabilizimin e shtresave rrugore dhe trajtimin e kontakteve me rrjetet inxhinierike ekzistuese, me qëllim garantimin e qëndrueshmërisë afatgjatë të infrastrukturës së propozuar. Gjithashtu, projekti synon të kontribuojë në përmirësimin e imazhit urban dhe turistik të Dhërmiut, duke krijuar një infrastrukturë moderne, estetike dhe funksionale, në harmoni me zhvillimin ekonomik dhe potencialin turistik të zonës. Trajtimi urban i segmentit rrugor dhe integrimi i elementeve të nevojshme infrastrukturore do të ndikojnë drejtpërdrejt në rritjen e cilësisë së jetesës së komunitetit lokal, përmirësimin e aksesit ndaj shërbimeve dhe rritjen e atraktivitetit turistik të zonës bregdetare.

PLANIMETRIA E VENDNDODHJES SE PROJEKTIT

Objekti i projektit ndodhet në pjesën jug-perëndimore të fshatit Dhërmi, Njësia Administrative Himarë, Bashkia Himarë. Segmenti rrugor shtrihet paralelisht me vijën bregdetare dhe pedonalen ekzistuese të zonës turistike të Dhërmiut, duke shërbyer si një aks i rëndësishëm lidhës për qarkullimin lokal dhe aksesin në objektet e banimit dhe strukturat turistike të zonës.

Zona ku zhvillohet projekti karakterizohet nga reliev kodrinor-bregdetar dhe nga një zhvillim intensiv urban e turistik gjatë viteve të fundit. Segmenti rrugor ndodhet në një zonë me densitet të lartë ndërtesash rezidenciale dhe hotelerie, ku qarkullimi i mjeteve dhe këmbësorëve rritet ndjeshëm gjatë sezonit veror. Vendndodhja e projektit paraqet rëndësi strategjike për organizimin e lëvizjes në brendësi të zonës turistike dhe për lidhjen me akset kryesore ekzistuese të Dhërmiut.

Segmenti objekt studimi fillon në afërsi të rrugës ekzistuese pranë pedonales së Dhërmiut dhe vijon përgjatë zonës bregdetare, duke u integruar me rrjetin ekzistues urban dhe infrastrukturën turistike të zonës. Gjurmimi i aksit është realizuar duke respektuar konfigurimin ekzistues të terrenit dhe kufijtë urbanë aktualë, me qëllim minimizimin e ndërhyrjeve në mjedis dhe ruajtjen e karakterit natyror e urban të zonës.

PERSHKRIM I GJENDJES EKZISTUESE

Gjendja aktuale e infrastrukturës në këtë segment paraqet problematika të ndryshme teknike dhe funksionale, të cilat kërkojnë ndërhyrje të menjëhershme për përmirësimin e aksesit, sigurisë dhe standardit urban të zonës. Aktualisht trupi i rrugës ka gjerësi të ndryshme dhe në disa pjesë paraqitet i amortizuar, ndërsa mungojnë elementët ndihmës si trotualet, sistemi i kanalizimeve të ujërave të shiut dhe ndriçimi rrugor.

Në pjesë të ndryshme të segmentit paraqitet nevoja për zgjerim të pjesshëm të trupit të rrugës, ndërtimin e mureve mbajtëse dhe trajtimin e trotuares për këmbësorët. Gjithashtu, është e nevojshme disiplinimi i ujërave atmosferike përmes ndërtimit të sistemit të kanalizimeve të ujërave të shiut, me qëllim shmangien e dëmtimeve të trupit të rrugës dhe reduktimin e fenomeneve erozive.

Në këtë segment nuk ekziston ndriçim rrugor dhe nuk ka rrjet të organizuar të ujësjellësit e kanalizimeve në përputhje me standardet aktuale. Për këtë arsye projekti duhet të parashikojë rehabilitimin e plotë të infrastrukturës ekzistuese dhe integrimin e elementëve të rinj urbanë dhe teknikë, duke respektuar karakterin turistik të zonës dhe kushtet natyrore të saj.

INFORMACION PER QENDRAT E BANUARA

Zona ku propozohet realizimi i projektit “Rikonstruksion i rrugës paralele me pedonalen e Dhërmiut dhe trajtimi me trotuar” ndodhet në territorin administrativ të fshatit Dhërmi, pjesë e Njesisë Administrative Himarë, Bashkia Himarë. Dhërmiu përbën një nga qendrat më të rëndësishme të banuara dhe turistike të bregdetit jugor shqiptar dhe është pjesë integrale e Rivierës Shqiptare, e njohur për zhvillimin e saj të shpejtë urban dhe turistik gjatë viteve të fundit.

Qendra e banuar e Dhërmiut shtrihet në shpatet perëndimore të vargmalit të Çikës, me orientim drejt Detit Jon dhe karakterizohet nga një relief kodrinor-malor me pjerrësi të konsiderueshme. Struktura urbane e vendbanimit është zhvilluar në mënyrë organike, ku ndërthuren zona tradicionale me vlera historike dhe arkitekturore me zhvillimet moderne të banimit, hotelerisë dhe shërbimeve turistike.

Pjesa historike e fshatit përbëhet kryesisht nga ndërtime tradicionale prej guri dhe rrugë karakteristike të ngushta, ndërsa përgjatë vijës bregdetare dhe akseve kryesore të komunikimit janë zhvilluar struktura të reja rezidenciale, turistike dhe tregtare. Ky zhvillim ka sjellë rritje të konsiderueshme të fluksit të automjeteve dhe këmbësorëve, veçanërisht gjatë sezonit veror, duke krijuar nevojën për përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe organizimin më të mirë të qarkullimit.

Segmenti rrugor objekt i projektit ndodhet në pjesën jug-perëndimore të Dhërmiut dhe shërben si aks i rëndësishëm lidhës për lëvizjen e banorëve, turistëve dhe automjeteve në zonën bregdetare. Rruga kalon në një territor me zhvillim të lartë turistik dhe ka rol të rëndësishëm në aksesin drejt objekteve të banimit, strukturave hotelerike dhe aktiviteteve të ndryshme ekonomike të zonës.

Nga pikëpamja infrastrukturore, Dhërmiu disponon lidhje të drejtpërdrejtë me aksin kombëtar SH8, i cili përbën korridorin kryesor të komunikimit të Rivierës Shqiptare. Infrastruktura ekzistuese urbane përfshin rrjetin rrugor, furnizimin me energji elektrike, ujësjellësin dhe shërbimet bazë publike. Megjithatë, segmenti konkret që trajtohet nga projekti paraqet problematika të amortizimit të shtresave rrugore, mungesë të sistemit të organizuar të drenazhimit dhe mungesë të ndriçimit publik, duke kërkuar ndërhyrje të plota për përmirësimin e parametrave teknikë dhe funksionalë të infrastrukturës.

Në aspektin mjedisor dhe peizazhist, zona karakterizohet nga vlera të larta natyrore dhe panoramike, me relief të harmonizuar me vijën bregdetare dhe prezencë të bimësisë tipike mesdhetare. Për këtë arsye, projekti është konceptuar duke respektuar konfiguracionin ekzistues të terrenit dhe karakterin urban e turistik të zonës, duke minimizuar ndërhyrjet në mjedis dhe duke integruar elementët e rinj inxhinierikë me peizazhin ekzistues.

Realizimi i projektit nuk parashikon ndikime negative të konsiderueshme mbi qendrat e banuara ekzistuese, pasi ndërhyrja konsiston kryesisht në rehabilitimin dhe përmirësimin e një infrastrukture rrugore ekzistuese. Përkundrazi, projekti do të ndikojë pozitivisht në përmirësimin e sigurisë rrugore, organizimin e trafikut, cilësinë e jetesës së komunitetit lokal dhe rritjen e standardeve të infrastrukturës turistike të Dhërmiut. Përmes rikonstruksionit të rrugës, ndërtimit të trotuareve, sistemit të drenazhimit dhe ndriçimit publik, do të krijohen kushte më të mira lëvizjeje për banorët dhe vizitorët, duke kontribuar në zhvillimin e qëndrueshëm urban dhe ekonomik të zonës.

POPULLSIA

Struktura demografike e zonës përbëhet kryesisht nga banorë rezidentë vendas, emigracion sezonal dhe popullsi e përkohshme turistike. Tendenca e zhvillimit urban dhe turistik gjatë viteve të fundit ka ndikuar në rritjen e aktivitetit ekonomik, zgjerimin e zonave të banuara dhe shtimin gradual të kërkesës për infrastrukturë dhe shërbime publike të standardizuara. Në këtë kontekst, projekti për ndërtimin e varrezave të reja paraqitet si një ndërhyrje e nevojshme për përmirësimin e kapaciteteve funksionale të shërbimeve publike të komunitetit.

Sipas të dhënave të Censurit të Popullsisë dhe Banesave, fshati Dhërmi ka një popullsi rezidente prej rreth 1,800 – 2,000 banorësh, ndërsa Njësia Administrative Himarë paraqet një popullsi më të

gjerë të shpërndarë përgjatë zonës bregdetare dhe fshatrave përreth. Popullsia e zonës karakterizohet nga densitet relativisht i ulët gjatë periudhës jashtë sezonit turistik, ndërkohë që gjatë sezonit veror numri i përdoruesve dhe frekuentuesve të territorit rritet ndjeshëm gjatë sezonit turistik veror.

INFORMACION I DETAJUAR

Projekti është konceptuar mbi parime inxhinierike që garantojnë funksionalitetin e infrastrukturës rrugore, sigurinë e qarkullimit dhe qëndrueshmërinë afatgjatë të veprës në kushtet gjeologjike dhe klimatike të zonës bregdetare të Dhërmiut. Projekti është hartuar duke marrë në konsideratë zhvillimin intensiv urban dhe turistik të zonës, karakteristikat morfologjike të terrenit, si dhe nevojën për integrimin e plotë të infrastrukturës rrugore me rrjetet inxhinierike ekzistuese dhe ato të reja.

Punimet parashikojnë rehabilitimin e plotë të segmentit rrugor ekzistues, i cili aktualisht paraqitet me deformime të shtresave asfaltike, amortizim të trupit të rrugës dhe problematika të lidhura me drenazhimin e ujërave sipërfaqësore. Projekti do të realizojë rikonstruksionin e shtresave rrugore, sistemin e trupit të rrugës dhe trajtimin urban të segmentit përmes ndërtimit të trotuareve dhe elementëve të sigurisë rrugore.

Për shkak të karakteristikave gjeologjike të zonës, ku evidentohen depozitime shkëmbore gëlqerore dhe shtresa me fortësi mesatare deri të lartë, punimet e gërmimit do të realizohen me mjete mekanike të përshtatshme, duke përfshirë ekskavatorë dhe pajisje për gërmime në terren shkëmbor. Studimet gjeologo-inxhinierike kanë evidentuar se territori paraqet kapacitet të mirë mbajtës për realizimin e strukturave rrugore dhe infrastrukturës së projektuar.

Në aspektin strukturor, projekti parashikon realizimin e elementëve prej betoni dhe betonarmeje për ndërtimin e mureve mbajtëse, pusetave, elementëve të drenazhimit dhe strukturave mbrojtëse të segmentit rrugor. Betoni i klasave C12/15 dhe C25/30 do të përdoret në funksion të tipologjisë së elementit konstruktiv, ku betoni C12/15 do të shërbejë për shtresa niveluese dhe beton të varfër, ndërsa betoni strukturor C25/30 do të përdoret për strukturat mbajtëse dhe elementët që përballojnë ngarkesa më të larta statike dhe dinamike.

Përforcimi i strukturave do të realizohet me hekur betoni sipas kërkesave të projektit konstruktiv dhe standardeve teknike në fuqi, me qëllim garantimin e qëndrueshmërisë strukturore dhe rezistencës ndaj deformimeve të terrenit. Përdorimi i strukturave monolite prej betonarmeje është konceptuar për të garantuar jetëgjatësi të lartë të infrastrukturës dhe rezistencë ndaj kushteve atmosferike dhe ndikimeve të mjedisit bregdetar.

Në segmentet ku terreni paraqet pjerrësi apo diferenca kuotash, projekti parashikon ndërtimin e mureve mbajtëse dhe sistemeve anësore për stabilizimin e trupit të rrugës dhe mbrojtjen e skarpave. Këto struktura do të pajisen me sistem drenazhimi për largimin e ujërave infiltrues dhe reduktimin e presionit hidrostatik pas mureve, duke shmangur dëmtimet dhe deformimet e mundshme të infrastrukturës rrugore.

Një komponent i rëndësishëm i projektit është ndërtimi i rrjeteve inxhinierike nëntokësore, të cilat aktualisht mungojnë ose paraqiten të amortizuara dhe të organizuara në mënyrë jo të rregullt. Projekti parashikon realizimin e rrjetit të kanalizimeve të ujërave të bardha dhe ujërave të zeza, ndërtimin e pusetave të kontrollit, si dhe integrimin e rrjetit të ujësjellësit përgjatë aksit rrugor. Kanalizimet e ujërave atmosferike do të realizohen me sistem drenazhimi dhe tubacione të

përshtatshme për disiplinimin e prurjeve sipërfaqësore dhe mbrojtjen e trupit të rrugës nga erozioni dhe dëmtimet hidraulike.

Në aspektin e infrastrukturës elektrike, projekti përfshin realizimin e sistemit të ndriçimit rrugor përgjatë të gjithë segmentit. Ndriçimi do të realizohet me shtylla metalike dhe ndriçues LED me eficiencë të lartë energjetike, të projektuar për të garantuar siguri dhe përmirësim të kushteve të qarkullimit gjatë natës. Rrjeti elektrik do të vendoset në tuba mbrojtës nëntokësorë dhe do të pajiset me puseta kontrolli, sistem tokëzimi dhe panel komandimi për administrimin e rrjetit të ndriçimit.

Nga pikëpamja e sistemit urban, projekti parashikon trajtimin e trotuareve, organizimin e hyrje-daljeve në objektet ekzistuese, sistemin e kuotave dhe përmirësimin e parametrave funksionalë të segmentit rrugor. Gjithashtu janë parashikuar mbushje me materiale të zgjedhura dhe të ngjeshura mekanikisht për krijimin e platformave të qëndrueshme dhe garantimin e parametrave mbajtës të trupit të rrugës.

I gjithë projekti është konceptuar për të krijuar një infrastrukturë moderne, funksionale dhe të qëndrueshme, e aftë të përballojë ngarkesat e trafikut dhe intensitetin e lartë të përdorimit gjatë sezonit turistik, duke kontribuar njëkohësisht në përmirësimin e cilësisë urbane dhe zhvillimit ekonomik të zonës së Dhërmiut.

LENDET E PARA TE PERDORURA

Në kuadër të realizimit të projektit, do të përdoren lëndë të para dhe materiale ndërtimore standarde, të cilat do të sigurohen nga subjekte të licencuara dhe të autorizuar, në përputhje me specifikimet teknike të projektit dhe legjislacionin mjedisor në fuqi. Materialet janë përzgjedhur duke marrë në konsideratë qëndrueshmërinë mekanike, jetëgjatësinë e veprës dhe minimizimin e ndikimeve negative në mjedis.

Lëndët kryesore të para që do të përdoren gjatë zbatimit të punimeve janë:

- beton;
- hekur;
- materiale gurore dhe inertesh për mbushje dhe sistemime;
- rërë dhe zhavorr;
- tuba plastike;
- kablllo elektrike dhe elementë të ndriçimit publik;
- materiale metalike për shtylla ndriçimi dhe aksesorë teknikë;

Betone përbëjnë materialet kryesore strukturore të projektit dhe do të përdoren për realizimin e mureve mbajtëse, themeleve dhe elementëve të sistemit të territorit. Këto materiale karakterizohen nga rezistencë dhe qëndrueshmëri e lartë në kohë, duke reduktuar nevojën për ndërhyrje të shpeshta mirëmbajtjeje dhe duke minimizuar prodhimin e mbetjeve në fazën e shfrytëzimit të objektit.

Hekuri ka qëndrueshmëri të lartë mekanike dhe mundësi riciklimi pas përfundimit të ciklit të tyre të përdorimit, duke reduktuar ndikimin afatgjatë në mjedis. Transporti, magazinimi dhe përdorimi i materialeve do të organizohen në mënyrë të tillë që të minimizohen ndikimet negative në mjedis dhe shqetësimet për banorët e zonës.

Për rrjetin elektrik dhe ndriçimin publik do të përdoren kablllo të izoluara dhe ndriçues LED me eficiencë të lartë energjetike. Përdorimi i teknologjisë LED kontribuon në uljen e konsumit të energjisë elektrike dhe reduktimin e emetimeve indirekte të CO₂ gjatë fazës së funksionimit të objektit.

Gjatë fazës së ndërtimit do të përdoren ujë dhe karburant për nevojat e kantierit dhe funksionimin e makinerive të ndërtimit. Ndikimet kryesore të mundshme në mjedis lidhen me krijimin e pluhurave, zhurmave, gazeve të djegies dhe rrjedhjeve aksidentale të hidrokarbureve gjatë proceseve të punës dhe transportit. Megjithatë, këto ndikime konsiderohen të përkohshme, lokale dhe të kontrollueshme, pasi gjatë zbatimit të punimeve do të merren masa mbrojtëse dhe organizative për minimizimin e tyre, si lagia periodike e sipërfaqeve për reduktimin e pluhurit, mirëmbajtja teknike dhe përdorimi i makinerive në gjendje të mirë pune, depozitimi i kontrolluar i karburanteve dhe vajrave, si dhe largimi dhe menaxhimi i mbetjeve në përputhje me kërkesat e legjislacionit mjedisor në fuqi.

Në tërësi, materialet e parashikuara për realizimin e projektit konsiderohen materiale standarde ndërtimore me ndikim të kufizuar dhe të menaxhueshëm në mjedis. Duke zbatuar masat teknike dhe organizative të parashikuara në raportin e VNM-së, ndikimet gjatë fazës së ndërtimit do të jenë të përkohshme, lokale dhe pa pasoja të rëndësishme afatgjata mbi mjedisin përreth.

PREVENTIVI I PUNIMEVE TE PARASHIKUARA

KODI	EMËRTIMI I PUNIMEVE.	NJËSIA	SASIA
	1. NDERTIMI I VEPRAVE TE ARTIT+KANALIZIME		
3.405/1	Prishje struktura prej betoni	m3	39.42
3.584	Ndertim Pusete kontrolli b/a, 1x1x2 m me kapak gize	copë	26
3.583	Ndertim Pusete kontrolli b/a 1x1x1.5 m	copë	2
	SHUMA 1:		
	2. PUNIME SHITESASH		
3.969	Skarifikim shtrese asfalti ekzistues me makineri	m2	5640
3.197/1	Prishje shtrese çakelli t = 15 cm, me makineri	m2	5640
3.211	Shtrese çakelli mbeturine kave t=20cm, perhapur e ngjeshur me makineri	m2	8554
3.212/b	Shtrese stabilizant t=10cm	m2	8554
3.164/1b	Mbushje me cakell e gur gurore ne trupin e rruges, perhapur e ngjeshur me makineri	m3	40.88
3.211	Shtrese çakelli mbeturine kave t=20cm, perhapur e ngjeshur me makineri	m2	1854
	SHUMA 2:		
	3. PRISHJE		
2.426/10	Prishje trotuari ekzistues	m2	50

2.426/3	Prishje shtresa betoni	m3	25
	SHUMA 3:		
	4. NENSHTRESA DHE SHTRESA NE TERRITORIN E NDERTESAVE		
2.582/1	Heqje (çmontim) bordurash ekzistuese	ml	100
2.258/2	Shtrese zhavori	m3	477.28
2.258/2	Shtrese zhavori	m3	596.31
2.258/2	Shtrese zhavori	m3	81
	SHUMA 4:		
	5. PUNIME GERMIMI		
3.104/b	Germim dheu me ekskavator zingjir, 0.5 m ³ , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne mjet	m3	3020
3.45/1	Germim kanalesh ne toke te zakonshme, me krahe, me seksion deri 0.75 m ²	m3	50
3.104/b	Germim dheu me ekskavator zingjir, 0.5 m ³ , ne kanale gjeresi > 2 m, toke zak, kategoria IV, me shk ne mjet	m3	289
3.45/1	Germim kanalesh ne toke te zakonshme, me krahe, me seksion deri 0.75 m ²	m3	35
3.89/a	Germim dheu me ekskavator goma 0.25 m ³ , ne kanale gjeresi deri 2 m, toke zak, kategoria III, me shk ne mjet	m3	597
3.45/1	Germim kanalesh ne toke te zakonshme, me krahe, me seksion deri 0.75 m ²	m3	25
3.89/a	Germim dheu me ekskavator goma 0.25 m ³ , ne kanale gjeresi deri 2 m, toke zak, kategoria III, me shk ne mjet	m3	891
3.45/1	Germim kanalesh ne toke te zakonshme, me krahe, me seksion deri 0.75 m ²	m3	28
3.89/a	Germim dheu me ekskavator goma 0.25 m ³ , ne kanale gjeresi deri 2 m, toke zak, kategoria III, me shk ne mjet	m3	135
3.44/1	Germim kanalesh ne toke te bute, me krahe, me seksion deri 0.75 m ²	m3	10
3.89/a	Germim dheu me ekskavator goma 0.25 m ³ , ne kanale gjeresi deri 2 m, toke zak, kategoria III, me shk ne mjet	m3	270
3.44/1	Germim kanalesh ne toke te bute, me krahe, me seksion deri 0.75 m ²	m3	15
	SHUMA 5:		
	6. PUNIME DHEU		
2.37/5b	Transport materiale ndertimi, dheu me auto deri 10.0 km	m3	3070
2.37/5a	Transport materiale ndertimi, dheu me auto deri 5.0 km	m3	324

2.48/an	Germim shkemb i forte me çekik me ekskavator me zinxhir	m3	10
2.37/5a	Transport materiale ndertimi, dheu me auto deri 5.0 km	m3	632
2.48/an	Germim shkemb i forte me çekik me ekskavator me zinxhir	m3	25
2.37/5a	Transport materiale ndertimi, dheu me auto deri 5.0 km	m3	944
2.37/5a	Transport materiale ndertimi, dheu me auto deri 5.0 km	m3	145
2.37/5a	Transport materiale ndertimi, dheu me auto deri 5.0 km	m3	285
SHUMA 6:			
7. ANALIZA TEKNIKE			
3.222/2	Shtrese binderi me granil gur kave, 6cm, me makineri	m2	6112
3.226/1	Shtrese asfaltobetoni me granil guri kave, 4cm, me makineri	m2	6112
SHUMA 7:			
8. PUNIME SHITESASH 2			
2.261	Shtrese rere	m3	206.8
2.261	Shtrese rere	m3	54
2.261	Shtrese rere	m3	135
SHUMA 8:			
9. PUNIME TE NDRYSHME			
3.618	F.V. Bordura betoni 20x35 cm	m	2808
3.620	Trotuar, me 6 cm beton, me pllaka	m2	1854
3.654/1	F.V. Tuba plastmasi ø 80	m	900
3.653	F.V. Tuba plastmasi ø 150	m	50
3.654/1	F.V. Tuba plastmasi ø 80	m	900
3.653	F.V. Tuba plastmasi ø 150	m	1800
SHUMA 9:			
10. PUNIME BETONI E BETONARMEJE			
3.242	Struktura monolite betoni C 12/15 (2)	m3	110.9
3.244	Struktura monolite betoni C 20/25	m3	92
3.245	Struktura monolite betoni C 25/30	m3	149.65
3.239	Struktura monolite betoni C 7/10	m3	17.52
3.240	Struktura monolite betoni C 12/15	m3	6.25
SHUMA 10:			
11. PUNIME HEKUR BETONI 3			
3.287	F.V. Hekur betoni i zakonshem ø 6 ~ 10mm	ton	8.76
SHUMA 11:			
12. TE NDRYSHME, ELEKTRIKE DHE SINJALISTIKA			
3.164/1t	F.V. Tuba te brinjezuar HDPE SN8 d=315 mm	ml	1060
3.164/2t	F.V. Tuba te brinjezuar HDPE SN8 d=400 mm	ml	46

3.164/1t	F.V. Tuba te brinjezuar HDPE SN8 d=315 mm	ml	941
3.176	F.V. Pusete plastike 40x40x40, kapak te forte RIC 1084+1086	copë	50
3.932/1	F.V. Tabela katrore normal me diagonal vertikal 60x40	copë	19
	SHUMA 12:		
	13. ANALIZA TEKNIKE PER PUNIMET DHE INSTALIMET TEKNOLOGJIKE		
4.141/a7.0	F.V. Shirit sinjalizimi per kabllo 20 kv	m	900
4.141/a7.0	F.V. Shirit sinjalizimi per kabllo 20 kv	m	900
	SHUMA 13:		
	14. GAZ E NAFTESJELLES		
4.149/7	F.V. Percjellesa Cu te izoluar me gome per ndricim, ne tubot e vendosur me pare, sexion 16mm ²	km	0.05
	SHUMA 14:		
	15. INSTALIME PER NDRICIM		
2.496	F.V. Elektroda tokezimi, profil zingato e bakerizuar , L=1.5m	copë	50
	SHUMA 15:		
	16. UJESJELLES E KANALIZIM I JASHEM		
2.336	Pusete shkarkimi 80 x 80, h = 100 cm	copë	19
	SHUMA 16:		
	17. B. SINJALET HORIZONTALE		
3.942/1	Vijezim shirita gjatesor dhe anesor me gjeresi 12 cm. Bikoponente (paste)	ml	746
3.946/2	Vijezimet e kalimit te kembesoreve. Akrelike	m ²	375
	SHUMA 17:		
	18. D. SINJALET DHE PAJISJET SHITESH. NGADALESUESIT E SHPEJTESISE		
3.955	F.V. Tabela te ndryshme rrugore D=60cm	copë	20
	SHUMA 18:		
	19. ANALIZA JASHE LISTE		
An1	F.V. Tuba te brinjezuar HDPE SN8 Dn=250 mm	ml	810
An2	Ndertim puseta shiu, 70x40 me kapak kompozit	copë	76
An3	F.V Kabllo i tensionit te ulet multipolar bakri, me izolim gome tip G16, veshje PVC, Un = 0,6/1 kV, tip FG16OR16, S = 3x1.5 mm ²	ml	500
An4	F.V. Ne toke kabllo Cu fuqie ÷1000V, me izolim gome e mbulesa plastmase, te armuar,FG16OR, 5x10mm ²	ml	900
An5	F.V. morseteri shtyllë 3P=sig.16A+kapak	copë	50

An6	F.V. Panel elektrik sipas skemes elektrike per komandimin ne distance me teknologjine "Power line Control me te gjithë aksesoret e nevojshem IP67, perfshire komandimin e ndricimit ne distance - elektronik pike-pike per cdo ndricues. Me kase metalike e pershtatshme per instalim te jashtem, konfigurim	copë	1
An7	F.V Kabllo i tensionit te ulet multipolar bakri, me izolim gome tip G16, veshje PVC, Un = 0,6/1 kV, tip FG16OR16, S = 4x16 mm ²	ml	30
An8	F.V Shtylla ndricimi metalike dekorative, me gjatesi H = 7 m (H1 = 8.0 m mbi toke, H2 = 0.8 m nën tokë), spesor 4 mm, e galvanizuar, me krah shtylle metalike L = 1.5 m (Sipas detajit te shtylles ne projekt)	copë	5
An9	F.V Pajisje per mbrojtjen e Ndriculesve LED nga shkarkimet atmosferike dhe tensionet akumulative nga driver	copë	50
An10	F.V Ndricules dekorativ konik LED me performance te larte, 53W, IP65, IK08, 3700 lm, 69.8 lm/W, 4000 K, CRI 70, 230V. Ta-30+40°C life 80%Ta-30+40°C life 90%: 50.000h (L80B20). Kompletuar me driver elektronik te dimerueshem, perfshire aksesoret e montuar ne shtylle	copë	50
An11	Vijezim shirita gjatesor dhe anesor me gjeresi 10 cm. Bikoponente (paste)	ml	2060
An12	F.V. Tub PVC flexibel i forte z.d D=50/42mm	ml	20
An13	F.V Mates energjie	copë	1
An14	F.V. Kapikorda per percjelles Ø16	copë	85
An15	F.V. Puntalina per percjelles 1.5, 2.5	copë	120
An16	F.V. Puntalina per percjelles 6	copë	100
SHUMA 19:			

INFRASTRUKTURA E NEVOJSHME PER LIDHJEN ME RRJETET DHE AKSESIN

Për realizimin dhe funksionimin e projektit parashikohet ndërtimi i infrastrukturës së nevojshme për aksesin, furnizimin me shërbime bazë dhe lidhjen funksionale të objektit me rrjetet ekzistuese publike. Zgjidhja projektuese është konceptuar duke marrë në konsideratë kushtet topografike të territorit, organizimin funksional të hapësirës dhe nevojën për garantimin e aksesueshmërisë dhe funksionimit normal të objektit në të gjitha fazat e përdorimit të tij.

Aksesimi i zonës së projektit do të realizohet nëpërmjet rrjetit ekzistues rrugor lokal të fshatit Dhërmi, i cili lidhet me aksin kryesor rrugor të zonës. Çdo ndërhyrje pranë rrjeteve ekzistuese të energjisë elektrike, telekomunikacionit, ujësjellësit, kanalizimeve apo infrastrukturave të tjera teknike do të realizohet vetëm pas marrjes së autorizimeve dhe lejeve përkatëse, si dhe nën mbikëqyrjen e institucioneve dhe autoriteteve përgjegjëse.

Furnizimi me energji elektrike do të realizohet nëpërmjet lidhjes me rrjetin ekzistues shpërndarës të zonës, duke parashikuar ndërtimin e rrjetit të ndriçimit publik të brendshëm me ndriçues LED dhe kablllo të mbrojtura nëntokësore. Sistemi elektrik do të përfshijë shtylla ndriçimi, panel komandimi, tokëzim mbrojtës dhe puseta teknike për mirëmbajtjen e rrjetit. Ndriçimi është konceptuar me intensitet të kontrolluar dhe të orientuar, me qëllim shmangien e ndotjes vizuale dhe minimizimin e shqetësimit ndaj faunës së zonës.

Gjatë fazës së ndërtimit, furnizimi me ujë për nevojat e kantierit dhe të punonjësve do të realizohet nga pika më e afërt e furnizimit ekzistues ose nëpërmjet depozitave të përkohshme të ujit, duke garantuar përdorimin racional të burimeve ujore dhe shmangien e ndotjes së territorit përreth. Nuk parashikohen shkarkime të ujërave industriale apo ndotëse në mjedis, ndërsa ujërat e përdorura gjatë punimeve do të menaxhohen në mënyrë të kontrolluar dhe në përputhje me kërkesat mjedisore.

Menaxhimi i mbetjeve të gjeneruara gjatë punimeve do të kryhet në përputhje me legjislacionin në fuqi për menaxhimin e integruar të mbetjeve. Mbetjet e krijuara gjatë zbatimit të projektit do të klasifikohen, grumbullohen dhe transportohen në mënyrë të kontrolluar drejt subjekteve ose venddepozitimeve të licencuara. Gjatë zhvillimit të punimeve do të ndalohet depozitimi i mbetjeve në territorin e objektit apo në zonat natyrore përreth.

Në organizimin e kantierit do të merren masa për ruajtjen e aksesit dhe minimizimin e ndërhyrjeve në territor. Sipërmarrësi do të ketë detyrimin të mirëmbajë kalimet ekzistuese dhe të koordinojë punimet me çdo subjekt ose autoritet tjetër që ushtron aktivitet në zonë. Transporti i materialeve do të realizohet me mjete të përshtatshme, duke shmangur derdhjet, ndotjen e territorit dhe dëmtimin e rrugëve apo të mjedisit natyror. Të gjitha materialet e përdorura do të magazinohen në mënyrë të kontrolluar dhe të sigurt, në zona të përcaktuara paraprakisht, duke marrë masa për mbrojtjen nga dëmtimet, rrëshqitjet apo ndotja e mjedisit përreth.

PROGRAMI PER NDERTIMIN, KOHEZGJATJEN E NDERTIMIT, KOHEZGJATJA E PLANIFIKUAR E FUNKSIONIMIT TE PROJEKTIT

Ky projekt parashikohet të realizohet brenda një periudhe 6 muaj, në përputhje me grafikun e punimeve të hartuar nga projektuesi. Kohëzgjatja e punimeve është përcaktuar duke marrë në konsideratë natyrën e ndërhyrjeve, kushtet mjedisore të territorit, organizimin e kantierit dhe nevojën për minimizimin e ndikimeve. Punimet do të zhvillohen në mënyrë të fazuar dhe të kontrolluar, me qëllim garantimin e sigurisë, ruajtjen e mjedisit natyror dhe respektimin e kushteve teknike dhe mjedisore të projektit.

INFORMACION PER ALTERNATIVAT E MARRA NE KONSIDERATE PERSA I TAKON PERZGJEDHJES SE VENDODHJES SE PROJEKTIT DHE TEKNOLOGJISE QE DO PERDORET

Në hartimin e projektit “Rikonstruksion i rrugës paralele me pedonalen e Dhërmiut dhe trotuar” janë marrë në konsideratë alternativa të ndryshme si përsa i përket gjurmës dhe vendndodhjes së ndërhyrjes, ashtu edhe për teknologjinë dhe mënyrën e realizimit të punimeve. Alternativat janë

analizuar duke vlerësuar kushtet ekzistuese të terrenit, zhvillimin urban dhe turistik të zonës, ndikimet në mjedis, kostot e realizimit dhe funksionalitetin afatgjatë të infrastrukturës së propozuar.

Në procesin e projektimit janë analizuar edhe alternativa të tjera që lidhen me zgjerimin e mundshëm të aksit, devijimin e pjesshëm të gjurmës apo krijimin e korridoreve të reja të lëvizjes. Megjithatë, këto alternativa janë konsideruar më pak të favorshme për shkak të ndërhyrjeve më të mëdha në terren, kostove më të larta të realizimit dhe ndikimeve më të konsiderueshme në mjedis dhe në strukturat ekzistuese urbane.

Përsa i përket teknologjisë së ndërtimit, projekti është konceptuar mbi përdorimin e teknologjive standarde dhe të provuara në infrastrukturën rrugore urbane, të përshtatura me kushtet gjeologjike dhe klimatike të zonës së Dhërmiut. Në hartimin e projektit janë marrë në konsideratë karakteristikat fiziko-mekanike të terrenit, prania e formacioneve shkëmbore gëlqerore dhe nevoja për garantimin e stabilitetit afatgjatë të infrastrukturës.

Alternativa e përzgjedhur parashikon përdorimin e strukturave rrugore me shtresa granulare dhe asfaltike, të kombinuara me elementë betonarmeje për muret mbajtëse, sistemet e drenazhimit dhe strukturat ndihmëse. Kjo teknologji është konsideruar më e përshtatshme për shkak të qëndrueshmërisë së saj ndaj ngarkesave të trafikut, rezistencës ndaj kushteve atmosferike dhe kostove të arsyeshme të mirëmbajtjes gjatë fazës së shfrytëzimit.

Në kuadër të disiplinimit të ujërave sipërfaqësore dhe mbrojtjes së trupit të rrugës, janë analizuar alternativa të ndryshme të sistemit të drenazhimit dhe kanalizimeve. Zgjidhja e përzgjedhur konsiston në realizimin e kanalizimeve të mbyllura të ujërave të bardha dhe ujërave të zeza, të kombinuara me puseta kontrolli dhe elementë drenazhimi, duke garantuar largimin e kontrolluar të prurjeve dhe reduktimin e dëmtimeve hidraulike në infrastrukturë.

Në aspektin e ndriçimit publik është marrë në konsideratë përdorimi i teknologjisë LED me eficiencë të lartë energjetike, e cila është zgjedhur si alternativa më e favorshme për shkak të konsumit të ulët të energjisë, kostove të reduktuara të mirëmbajtjes dhe jetëgjatësisë së lartë të pajisjeve. Rrjeti elektrik do të realizohet me kablllo të mbrojtura nëntokësore dhe elementë sigurie sipas standardeve teknike në fuqi.

Gjatë përzgjedhjes së alternativave janë marrë në konsideratë edhe aspektet mjedisore dhe ndikimi në territor. Alternativa e zgjedhur minimizon ndërhyrjet në peizazhin natyror dhe redukton nevojën për gjurmime të mëdha dhe modifikime të konsiderueshme të terrenit. Punimet janë konceptuar në mënyrë të tillë që të ruajnë karakterin urban dhe turistik të zonës, duke garantuar njëkohësisht përmirësimin e parametrave teknikë dhe funksionalë të infrastrukturës rrugore.

AKTIVITETE TE TJERA QE MUND TE NEVOJITEN PER ZBATIMIN E PROJEKTIT

Në fazën paraprake të punimeve mund të nevojiten aktivitete për pastrimin dhe përgatitjen e territorit, përfshirë heqjen e bimësisë spontane, sistemimin fillestar të sipërfaqes dhe përcaktimin topografik të akseve dhe kuotave. Gjithashtu, do të realizohen rievime topografike dhe verifikime gjeometrike të vazhdueshme gjatë zbatimit për garantimin e përpunshmërisë së punimeve me projektin teknik.

Gjatë fazës së ndërtimit do të nevojitet organizimi i kantierit të punimeve, përfshirë vendosjen e sinjalistikës së përkohshme, rrethimit mbrojtës, pikave të magazinimit të materialeve, zonave të parkimit të mjeteve dhe ambienteve ndihmëse për personelin teknik dhe punëtorët. Gjithashtu, mund të kërkohej furnizim i përkohshëm me energji elektrike dhe ujë për nevojat e kantierit dhe funksionimin e pajisjeve të ndërtimit.

Në kuadër të mbrojtjes së mjedisit dhe sigurisë në punë, do të zbatohen aktivitete monitorimi dhe kontrolli për reduktimin e pluhurave, zhurmave dhe ndotjeve të mundshme gjatë punimeve. Këto aktivitete përfshijnë lagjen periodike të sipërfaqeve, mirëmbajtjen e makinerive, menaxhimin e mbetjeve dhe kontrollin e kushteve të sigurisë teknike në kantier.

Gjithashtu, gjatë realizimit të projektit mund të nevojiten aktivitete për koordinimin me institucionet lokale dhe subjektet e rrjeteve inxhinierike ekzistuese, në rastet kur kërkohej lidhje të reja infrastrukturore apo ndërhyrje në afërsi të linjave ekzistuese të furnizimit me energji, ujë apo rrjeteve të tjera teknike.

Pas përfundimit të punimeve ndërtimore, do të realizohet pastrimi përfundimtar i territorit, rehabilitimi i zonave të prekura përkohësisht nga kantieri dhe sistemit përfundimtar të sipërfaqeve të gjelbëruara dhe elementëve të mobilimit urban. Këto aktivitete synojnë rikthimin e zonës në gjendje të kontrolluar funksionale dhe integrimin estetik të projektit me mjedisin përreth.

INFORMACION PER LEJET, AUTORIZIMET DHE LICENSAT E NEVOJSHME PER PROJEKTIN SI DHE KOPJE TE TE GJITHE AUTORIZIMEVE, LEJEVE DHE LICENSAVE QE SHOQERIA DISPONON

Subjekti zbatues duhet të plotësojë një sërë kushtesh teknike, ligjore dhe mjedisore, në përputhje me legjislacionin shqiptar dhe kërkesat e institucioneve përgjegjëse për mbrojtjen e mjedisit dhe territorit. Më poshtë paraqiten disa nga kushtet dhe kërkesat kryesore që duhet të përmbushë një kompani për të operuar:

- Të jetë subjekt i licensuar për ushtrimin e aktivitetit përkatës, në përputhje me legjislacionin shqiptar në fuqi;
- Të disponojë certifikime të standardeve të menaxhimit të cilësisë, mjedisit dhe sigurisë në punë, si ISO 9001, ISO 14001 dhe ISO 45001;
- Të pajiset me Vendim për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis (VNM) ose Vendim Paraprak për VNM, sipas natyrës dhe kategorisë së projektit;
- Të zbatojë masa konkrete për mbrojtjen e biodiversitetit, habitateve natyrore, florës dhe faunës së zonës;
- Të hartojë dhe zbatojë Planin e Menaxhimit Mjedisor dhe Social (PMMS/ESMP) gjatë gjithë fazës së ndërtimit dhe operimit;
- Të ndalojë depozitimin e mbetjeve, shkarkimet e pakontrolluara dhe çdo aktivitet që mund të shkaktojë ndotje të tokës, ujit apo ajrit;

- Të sigurojë menaxhimin e mbetjeve nëpërmjet subjekteve të licensuara dhe të mbajë regjistra përkatës për administrimin e tyre;
- Të kufizojë ndërhyrjet vetëm në sipërfaqet e miratuara dhe të shmangë dëmtimin e vegjetacionit jashtë gjurmës së projektit;
- Të marrë masa për kontrollin e pluhurit, zhurmave, vibrimeve dhe erozionit gjatë punimeve;
- Të garantojë rehabilitimin e zonës pas përfundimit të punimeve, përfshirë rikthimin e mbulesës bimore në rastet kur kërkohet;
- Të lejojë monitorimin dhe inspektimin periodik nga institucionet përgjegjëse mjedisore dhe territoriale;
- Të respektojë kërkesat e Ligjit nr. 10440 datë 07.07.2011 “Për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis”, të ndryshuar, si dhe akteve nënligjore në fuqi.
- Gjithashtu, subjekti duhet të paraqesë dokumentacionin përkatës që vërteton:
- Licencat profesionale dhe teknike;
- Certifikatat ISO;
- Ekstraktin e QKB-së;
- Lejet mjedisore dhe autorizimet përkatëse;
- Kontratat me subjekte të licensuara për menaxhimin e mbetjeve;
- Dokumentacionin teknik dhe projektet e miratuara nga institucionet kompetente.

BOE “INFRATECH” sh.p.k & “EMAR 21” sh.p.k

Perfaqesues me Prokure

Ing. Filjana Veizaj